Deutscher Bundestag **Drucksache 19/8718**

19. Wahlperiode 25.03.2019

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Otto Fricke, Christian Dürr, Grigorios Aggelidis, weiterer und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/8213 –**

Einführung grüner Radfahrstreifen im Straßenverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Jahr 2018 hat das Land Berlin im Rahmen einer ersten Testphase damit begonnen, ausgewählte Radfahrstreifen grün einzufärben, statt das bislang deutschlandweit übliche Rot zu verwenden. Die so eingefärbten, vergleichsweise breiten Radfahrstreifen sollen Radfahrer als geschützte Fahrradwege, sogenannte Protected Bike Lanes, besser vor Verkehrsunfällen schützen. Neben einer baulichen Abpollerung soll dazu insbesondere die neue Farbgebung beitragen (www.berliner-zeitung.de/berlin/-protected-bike-lane--der-gruene-radweg-an-der-holzmarktstrasse-31366492). Bis November 2018 wurden in Berlin die drei ersten grünen Radfahrstreifen in Betrieb genommen. Mittelfristig sind im Land insgesamt 20 Straßenabschnitte geplant, auf denen die neuen, grünen Radfahrstreifen eingeführt werden sollen (www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2018/pressemitteilung.756319.php). Verwendet wird die neue, grüne Farbe in Berlin dabei bislang allerdings lediglich auf Streckenabschnitten am Fahrbahnrand, während in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen weiterhin die bekannte rote Farbe genutzt wird (www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/rad/infrastruktur/de/gruene-radwege/). Zumindest im Land Berlin ging die Einführung von Grün als ergänzende Farbe für geschützte Radfahrstreifen mit einer strittigen Debatte einher. Während der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. (ADFC) der Einführung der neuen Farbe positiv gegenübersteht, hält der Allgemeine Deutsche Automobil-Club e. V. (ADAC) die Einführung von Grün als neuer Farbe zumindest solange für ein Sicherheitsrisiko, wie diese nicht bundesweit einheitlich eingeführt werde (www.bz-berlin.de/radfahren/gruene-radwege-in-berlin-wohlfuehlzone-oder-sicherheitsrisiko).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 21. März 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Welche Position vertritt die Bundesregierung grundsätzlich im Zusammenhang mit der Einführung zusätzlicher Signal- und Markierungsfarben im Straßenverkehr?

   a) In welchen Fällen und aus welchen Gründen hält die Bundesregierung die Einführung zusätzlicher Signal- oder Markierungsfarben für sinnvoll?

   b) In welchen Fällen und aus welchen Gründen hält die Bundesregierung die Einführung zusätzlicher Signal- oder Markierungsfarben nicht für sinnvoll?

2. Welchen Stellenwert misst die Bundesregierung generell der bundesweit einheitlichen Verwendung von Signal- und Markierungsfarben im Straßenverkehr bei, und wie bewertet sie vor diesem Hintergrund das Ziel, ausgewählte Radfahrstreifen künftig mit grüner Farbe zu markieren?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß § 39 Absatz 5 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sind Markierungen und Radverkehrsführungsmarkierungen Verkehrszeichen. Sie sind weiß, nur als vorübergehend gültige Markierungen sind sie gelb und heben in diesem Fall die weißen Markierungen auf.

Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) können Radverkehrsfurten in sicherheitsproblematischen Bereichen (z. B. an Kreuzungen und Einmündungen) rot eingefärbt werden.

Die Farbe Blau ist gemäß dem Wiener Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen den Markierungen des ruhenden Verkehrs vorbehalten. Deutschland ist als Vertragsstaat an diese Vorgabe gebunden. Deutschland hat von der Farbe Blau als Farbe für den ruhenden Verkehr bislang für Markierungen im Sinne des § 39 Absatz 5 StVO keinen Gebrauch gemacht. Die Farbe Blau kommt aber für die Einfärbung von Behindertenparkflächen zur Anwendung. Die Farbe Grün hat als verkehrstechnische Einfärbung der Mittelstreifen Eingang in die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen gefunden. Der grün eingefärbte Bereich befindet sich dabei zwischen zwei Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295 StVO), die nicht befahren werden dürfen.

Darüber hinaus hat sich der Bund-Länder-Fachausschuss StVO dafür ausgesprochen, Radschnellwege zukünftig bundeseinheitlich in regelmäßigen Abständen mittels eines grünen Sinnbilds zwecks Verbesserung der Erkennbarkeit zu kennzeichnen. Eine entsprechende Verkehrsblatt-Verlautbarung wird derzeit vorbereitet.

Derzeit gibt es keinerlei Planungen zur Einführung weiterer Farben.

3. Liegen der Bundesregierung Kenntnisse darüber vor, ob auch in anderen Bundesländern oder Kommunen Radfahrstreifen mit grüner Farbe markiert werden sollen oder bereits markiert wurden?

4. Inwiefern stand die Bundesregierung mit Bundesländern oder Kommunen vor der erstmaligen Einführung grün markierter Radfahrstreifen über diese Maßnahme in Kontakt, und wie hat sie sich dabei hinsichtlich der Einführung mit grüner Farbe markierter Radfahrstreifen positioniert?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse darüber vor, dass andere Länder nach dem Vorbild Berlins Radfahrstreifen angelegt und gekennzeichnet haben bzw. dies planen. Die Thematik wurde im zuständigen Bund-Länder Fachausschuss besprochen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

5. Welche verkehrsrechtlichen Gründe und Verkehrssicherheitserwägungen machen es aus Sicht der Bundesregierung notwendig, dass grün markierte Radfahrstreifen bislang nur als Straßenrandmarkierung, nicht jedoch in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen umgesetzt werden (wo weiterhin die bekannten roten Markierungsfarben zum Einsatz kommen), und ist es aus Sicht der Bundesregierung perspektivisch sinnvoll, dass grüne Markierungsfarben künftig auch in Kreuzungs- und Einmündungsbereichen angewendet werden?

Grundsätzlich gilt aus Sicht der Bundesregierung, dass flächenhafte Einfärbungen von Verkehrswegen oder Teilen von diesen die Ausnahme bleiben sollten, weil sie infolge ihrer Besonderheit eine Aufmerksamkeitssteigerung bewirken.

6. Verfolgt die Bundesregierung vor dem Hintergrund des öffentlich formulierten Rufes nach bundesweit einheitlichen Regelungen zur farblichen Markierung von Radfahrstreifen Überlegungen, grün markierte Radfahrstreifen bundesweit einzuführen, und falls ja, ab wann?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 2 verwiesen.

7. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass für die Herstellung der für die grüne Markierungsfarbe notwendigen Chromoxidgrün-Pigmente Chrom(III)oxid verwendet werden muss, das wiederum aus Chrom(VI) gewonnen wird, vor dem Hintergrund, dass dies für die Herstellung der herkömmlichen roten Markierungsfarbe, der Eisenoxydrot-Pigmente zugrunde liegen, nicht notwendig ist (vgl. http://bayferrox.de/de/produkte-anwendungen-bfx/farben/gruen/; http://bayferrox.de/de/produkte-anwendungen-bfx/farben/rot/)?

8. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Verwendung von aus Chrom(VI)oxid gewonnenem Chrom(III)oxid für die Herstellung von Chromoxidgrün-Pigmenten mit einer höheren Umweltbeeinträchtigung bzw. einem höheren Umweltrisiko verbunden ist, als dies bei der Herstellung der herkömmlichen roten Markierungsfarbe, der Eisenoxydrot-Pigmente zugrunde liegen, der Fall ist?

9. Welche weiteren Kenntnisse liegen der Bundesregierung über mögliche Umweltgefahren durch die Herstellung und Verwendung von Chromoxidgrün-Pigmenten vor, und wie positioniert sie sich gegenüber diesen Gefahren?

Die Fragen 7 bis 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse zur Beurteilung der Inhaltstoffe von Markierungen aus Chromoxid-Pigmenten vor.

Die Bundesregierung verfügt auch nicht über Informationen zur Wirtschaftlichkeit der unterschiedlichen Markierungsfarben, da die Baulastträgerschaft in der Regel bei den Kommunen und Ländern liegt.

10. Welche Kenntnisse liegen der Bundesregierung hinsichtlich des Kosten-Nutzen-Verhältnisses bei der Verwendung von Markierungsfarben auf Basis von Chromoxidgrün-Pigmenten im Vergleich zur Verwendung der bislang bundesweit üblichen roten Markierungsfarben auf Basis von Eisenoxidrot-Pigmenten vor, und wie bewertet sie vor diesem Hintergrund die Verwendung der grünen Farbe aus ökonomischer Perspektive?

    a) Was kostet die farbliche Markierung eines Fahrbahn-Quadratmeters nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich bei der Verwendung der neuen grünen Markierungsfarben, die auf Chromoxidgrün-Pigmenten basieren?

    b) Was kostet die farbliche Markierung eines Fahrbahn-Quadratmeters nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich bei der Verwendung der etablierten roten Markierungsfarben, die auf Eisenoxydrot-Pigmenten basieren?

Hinsichtlich des Kosten-Nutzen-Verhältnisses liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 7 bis 9 verwiesen.

11. Liegen der Bundesregierung Kenntnisse vor, ob durch die farblichen Markierungen, sowohl rot als auch grün, der Abrieb von Mikroplastik von der Fahrbahndecke begünstigt oder eingeschränkt wird (bitte für jede farbliche Markierung einzeln auflisten)?

Der Bundesregierung liegen keine Informationen zur Menge des freigesetzten Mikroplastiks durch Abrieb von Fahrbahnmarkierungen von Radfahrstreifen vor.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333